Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13427**

18. Wahlperiode 25.08.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Maria Klein-Schmeink, Stephan Kühn (Dresden), Kordula Schulz-Asche, Oliver Krischer, Valerie Wilms, Katja Keul, Elisabeth Scharfenberg, Dr. Harald Terpe, Dr. Franziska Brantner, Katja Dörner, Kai Gehring, Ulle Schauws, Tabea Rößner, Doris Wagner, Beate Walter-Rosenheimer, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Peter Meiwald und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Gesundheitliche Folgen von Dieselabgasen und Schlussfolgerungen aus dem sog. Dieselskandal

Stickoxide, welche in großer Menge durch Dieselfahrzeuge emittiert werden, gehören zu einer der bedeutenden Ursachen für vorzeitige Todesfälle in Deutschland. Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur im Bericht zur Luftqualität in Europa gingen im Jahr 2013 10.610 vorzeitige Todesfälle in Deutschland auf eine zu hohe Stickoxidbelastung der Luft zurück (EEA Report No 28/2016, Air quality in Europe – 2016 report, European Environment Agency, 2016). Nach einer im Mai diesen Jahres von Vertreterinnen und Vertretern internationaler Expertengremien im Fachmagazin Nature veröffentlichten Studie gingen im Jahr 2015 107 600 frühzeitige Todesfälle weltweit auf Diesel- Stickoxidemissionen zurück – davon alleine 38 000 durch überhöhte Abgaswerte im Realbetrieb, also Abweichungen zu den im Abgaslabor gemessenen Werten (Anenberg u. a., Impacts and mitigation of excess diesel-related NOx emissions in 11 major vehicle markets , Nature Vol 545, S. 467 ff., Mai 2017).

Darüber hinaus reizt Stickstoffdioxid die Atemwege, beeinträchtigt langfristig die Lungenfunktion und führt zu chronischen Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat Dieselabgase bereits 2012 als „karzinogen für Menschen“ (Gruppe 1) nach der Skala der Internationalen Agentur für Krebsforschung (IARC) und damit als bekanntermaßen krebserregend, eingestuft (The International Agency for Research on Cancer Monograph Working Group, The Lancet Vol 13, S. 663 ff., Juli 2012). Eine besondere Gefahr stellen Stickoxide für vulnerable Personengruppen wie Kinder, Ältere oder Asthmatiker dar. So beschreiben Studien eine ganze Reihe von spezifischen Folgen einer erhöhten Stickoxidbelastung bei Kindern, wie u. a. ein verringertes Geburtsgewicht, vermindertes Lungenwachstum in der Kindheit, mehr Infektionskrankheiten der Atemwege, die Förderung der Asthmaentwicklung, die Verschlechterung des Gesundheitszustands bei von Asthma betroffenen Kindern und die mögliche Verzögerung der gesunden Hirnentwicklung bei höher belasteten Kindern.

In Ballungsgebieten ist der Straßenverkehr die bedeutendste Stickoxid- Quelle. Laut dem Umweltbundesamt (UBA) sind Diesel- PKW für 67 Prozent der direkten NO_2-Emissionen des Straßenverkehrs verantwortlich, nur drei Prozent entfallen auf sonstige PKW (UBA, www.umweltbundesamt.de/themen/stickoxide-

neue-umweltplakette-nur-fuer-saubere, zuletzt abgerufen am 14. August 2017). Neueren Berechnungen des Umweltbundesamtes nach Bekanntwerden des Dieselskandals zufolge liegt der durchschnittliche reale Stickoxid-Ausstoß von Diesel-Pkw bei 767 mg NO_x/km. Selbst bei Fahrzeugen der modernsten Euro-Norm 6 liegen die Werte im Schnitt 534 Prozent über dem gesetzlich zugelassenen Grenzwert von 80 mg NO_x/km. Durch die von der Bundesregierung mit den deutschen Autoherstellern beim sogenannten Dieselgipfel am 2. August 2017 vereinbarten Software-Updates wird jedoch selbst durch den Verband der Automobilindustrie (VDA) als optimistischstes Ziel lediglich eine Reduzierung des Stickoxidausstoßes um 12 bis 14 Prozent angegeben (Handelsblatt vom 18. August 2017). Die Bundesumweltministerin geht ihrerseits davon aus, dass die Minderung „klar unter 10 Prozent liegen“ wird (Der Spiegel vom 5. August 2017, Dieselgate – Die dunkle Seite der Macht, S. 10 ff.). Die Deutsche Umwelthilfe geht nach eigenen Berechnungen von einer Reduzierung der Stickoxidbelastung von weniger als 5 Prozent in den Sommermonaten und gar keiner Reduktion im kälteren Winterhalbjahr aus (Handelsblatt vom 18. August 2017). Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der Fragesteller höchst fraglich, wie die Bundesregierung einen effektiven Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor den gesundheitlichen Auswirkungen von Stickoxidemissionen durch Dieselfahrzeuge gewährleisten will.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche für den menschlichen Organismus potenziell schadhaften Stoffe werden beim Betrieb eines Diesel-Pkw nach Kenntnis der Bundesregierung emittiert?

2. Welche Personengruppen sind nach Einschätzung der Bundesregierung besonders gefährdet durch Emissionen von Dieselkraftfahrzeugen Gesundheitsschäden zu erleiden?

   Welche Erkenntnisse liegen hinsichtlich der besonderen gesundheitlichen Gefährdung nach Einkommen und Wohnlage vor?

   Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zu mit von Diesel-Pkw emittierten Schadstoffen in Zusammenhang stehenden Gesundheitskosten in Deutschland?

3. a) Welche Rechte können nach Auffassung der Bundesregierung Personen zustehen, die infolge einer zu hohen Stickoxidkonzentration in der Atemluft gesundheitliche Schäden erleiden?

   b) Was steht nach Einschätzung der Bundesregierung einer Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen aufgrund von Gesundheitsschäden aufgrund einer Exposition mit Stickoxiden gegen Hersteller von Fahrzeugen mit illegalen Abschalteinrichtungen entgegen, und welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung hier?

4. Welche Maßnahmen zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor gesundheitlichen Folgen von Schadstoffemissionen von Dieselfahrzeugen hat die Bundesregierung seit 2013 ergriffen?

5. Wie werden sich nach Einschätzung der Bundesregierung die beim Dieselgipfel am 2. August 2017 beschlossenen Software-Nachrüstungen für Diesel-Pkw

   a) auf die Anzahl der Personen, die aufgrund zu hoher Stickoxidkonzentrationen gesundheitliche Schäden erleiden und

   b) auf die hiermit verbundenen Gesundheitskosten auswirken (bitte begründen)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

6. Welche bundesrechtlichen Maßnahmen stehen nach Einschätzung der Bundesregierung den Kommunen, in denen der maximal zulässige Jahresmittelwert bei der Stickstoffoxidbelastung derzeit nicht eingehalten wird, zur Verfügung, um Gesundheitsgefährdungen durch die genannten Stoffe zu minimieren?

7. a) Wie und in welchem Umfang unterstützt die Bundesregierung Forschungsarbeiten zur Erforschung der gesundheitlichen Folgen von Dieselabgas-Exposition?

   b) Welche Ergebnisse aus den von der Bundesregierung geförderten Untersuchungen liegen ihr vor?

   c) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den ihr vorliegenden Forschungsergebnissen?

8. a) Wie und in welchem Umfang unterstützt die Bundesregierung Forschungsarbeiten zur Erforschung der gesundheitlichen Folgen von Dieselabgas-Exposition auf besonders vulnerable Personengruppen (wie z. B. Kinder, Ältere Personen oder Menschen mit Erkrankungen der Atemwege)?

   b) Welche Ergebnisse aus den von der Bundesregierung geförderten Untersuchungen liegen ihr vor?

   c) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den ihr vorliegenden Forschungsergebnissen?

9. Welche Maßnahmen wurden im Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit ergriffen, um den Schutz besonders vulnerabler Personengruppen vor den Auswirkungen von Dieselabgas-Exposition zu gewährleisten, und in welcher Form ist das Ministerium in die Verhandlungen der Bundesregierung zu den Folgen des sog. Dieselskandals eingebunden?

10. In welcher Form wird der Schutz vor den Auswirkungen von Dieselabgas-Exposition bei der Planung und Genehmigung von Gebäuden, in denen sich vermehrt besonders vulnerable Personengruppen aufhalten (wie z. B. Schulen, Kindergärten, Spielplätze, Seniorenheime, Krankenhäuser, Arztzentren etc.), rechtlich gewährleistet?

11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der in Reaktion auf den Abschlussbericht des 5. Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestages zum Abgasskandal veröffentlichten Kurzstellungnahme von Prof. Dr. Barbara Hoffmann (Uni Düsseldorf), Dr. Alexandra Schneider (Helmholtz-Zentrum München) und Prof. Claudia Hornberg (Universität Bielefeld), in welcher der von den Koalitionsfraktionen von CDU, CSU und SPD formulierten Aussage des Abschlussberichts, dass epidemiologisch ein Zusammenhang zwischen Todesfällen und bestimmten NO_2-Expositionen im Sinne einer adäquaten Kausalität nicht erwiesen sei, eine umfangreiche Übersicht anderslautender Studienergebnisse entgegen gehalten wird?

12. a) Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Berichte zu, wonach in der WHO derzeit diskutiert wird oder in der Vergangenheit diskutiert wurde, die Empfehlung für den Grenzwert der an Straßen zulässigen Stickoxidkonzentration im Jahresmittelwert von 40 µg/m^3 auf 20 µg/m^3 zu verringern (vgl. www.mainpost.de/ueberregional/politik/zeitgeschehen/Wie-viel-Stickoxid-ist-wirklich-gefaehrlich;art16698,9658706)?

   b) Welche Position vertritt die Bundesregierung bei dieser Thematik?

Berlin, den 24. August 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333